

Schweizerisches Bundesblatt.

XXI. Jahrgang III.

Nr. 47.

27. November 1869.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr pro Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (S. Hünerwadel) in Bern.

B e r i c h t

der

ständerräthlichen Kommission über die Eisenbahnkonzessionen für
die Gotthardsgruppe und die Konzession für den Splügen.

(Vom 18. Oktober 1869.)

Tit. I.

Die Eisenbahnkonzessionen für die Gotthardsgruppe, sowie die Splügenerkonzession, welche Ihnen der schweizerische Bundesrath schon in letzter Sitzung vorlegte und die nunmehr zur Behandlung kommen sollen, wären, vom Boden des Privatbaues und nach der bisherigen Eisenbahnpraxis der Rätthe behandelt, trotz ihrer großen materiellen Bedeutung eigentlich so einfacher Natur, daß von diesem Standpunkte aus und abgesehen von den heute nicht vorgelegten, mit den subventionirenden Mächten zu vereinbarenden Verträgen wenige mündliche Erläuterungen der Abänderungsanträge völlig genügen würden. Auf diesen rein formellen Boden glaubte die Kommission sich nicht stellen zu dürfen. Es ist seit Jahren vielen Leuten klar, daß diesen Alpen-durchstichen mit Konzessionen nicht geholfen ist, daß nur eine mächtige Vereinigung von Geldkräften zu diesem Zwecke Erfolg verspricht, daß die Masse des benötigten Geldes vom reinen Standpunkte einer Gewinnunternehmung aus kaum anzulocken ist und eine rückstehende breite Geldunterlage dem alsdann zu suchenden Rest erst als Sicherung muß geboten werden können.

Diese Unterlage konnte für eine Gotthardbahn nur mittelst Staatsverträgen, durch einen Zusammentritt öffentlicher, opferbereiter Interessen geschaffen werden. Selbstverständlich verlangen die Repräsentanten dieser Interessen sodann Garantien für ihre Leistungen. Der in dieser Weise beschrittene Weg hat nun durch die stattgehabte Konferenz von Abgeordneten Italiens, des Nordbundes, Württembergs, Badens und der Schweiz wohl zu hoffnungsreichen Resultaten, doch noch nicht zum völligen Abschluß geführt. Ein Vertrag ist eventuell zwischen der Schweiz und Italien, resp. deren Bevollmächtigten, vereinbart worden; ein Schlußprotokoll, von allen Vertretern der Konferenz unterzeichnet, bezeugt im Fernern die übereinstimmenden Meinungen aller Vollmachtträger. Dieses Protokoll ist so gehalten, daß es, in seinem Wortlaute identisch mit dem eventuellen Vertrag zwischen Italien und der Schweiz, dem künftigen Vertrage als wortgetreue Unterlage dienen kann. Diese zwei Aktenstücke sind der Kommission vom Tit. Bundesrathе vorgelegt worden, weitere nicht. Es haben außerdem zwei Mitglieder dieser Behörde der Kommission weitere, den Sinn der Artikel in vielen Punkten aufklärende Auskunft ertheilt. Wenn nun schon noch kein Vertrag der Ratifikation der Räthe unterstellt wird, so glauben wir dennoch, daß die geschaffenen Vertragsunterlagen von den Kommissionen der Räthe bei den Ratifikationsanträgen der GotthardkonzeSSIONen vorläufig materiell in der Richtung zu prüfen und zu würdigen sind: „ob in den Präliminarien eine Haltung und Richtung eingehalten ist, welche im Allgemeinen von den Rätthen gebilligt werden kann, mit der verfassungsmäßigen Gestalt unsers Landes, sowie mit dessen voller Unabhängigkeit und endlich mit dessen materiellen Interessen verträglich ist; oder ob nicht allem weitem Vorgehen voraus der bisherigen Haltung entgegen tretende Direktionen an den Bundesrath geboten sind.“

Eine solche vorläufige Prüfung glaubt Ihre Kommission der Sache schuldig zu sein, da in reuera die Bedeutsamkeit der vorgelegten GotthardkonzeSSIONen von dem Zustandekommen dieses Staatsvertrages abhängt, auch manche Bestimmungen der Ratifikation (vide Rückauf), sowie vielfache Modifikationen der KonzeSSIONsbestimmungen durch den Staatsvertrag bedingt und theilweise wenigstens bereits im Sinne dieses Vertrages vorgesehen sind. Es wäre, wie uns scheint, der eidgenössischen Räthe unwürdig, den ersten Hauptschritt, die Ratifikation der KonzeSSIONen, ohne Prüfung der ganzen Sachlage zu vollziehen und dadurch sich und dem Lande für den zweiten Act schwer wiegende Präjudizien zu schaffen. Es wäre auch im völkerrechtlichen Verkehr nicht loyal gehandelt, den Bundesrath mit den Vertragsstaaten fortamten zu lassen, wenn wir jetzt schon die Unmöglichkeit der Ratifikation von unserer Seite voraussehen würden. Es ist endlich in Erwägung der

stattgehabten Publikation dieser Actenstücke gegenüber dem Volke materiell nöthig, Sinn, Tragweite und Annehmbarkeit dieser Verträge um so mehr wenigstens der Hauptsache nach zu besprechen, als auf den ersten Anblick der bloße Wortlaut verleiten könnte, in manchen Punkten die Uebernahme größerer Verpflichtungen durch die Eidgenossenschaft herauszulesen, als in Wirklichkeit eingegangen werden sollen. Wir wollen diese vorläufige Prüfung der Vertragspräliminarien nach drei Richtungen vernehmen:

A.

Nach der Richtung der staatlichen Stellung der Schweiz zu den mitkontrahirenden Staaten.

B.

Nach der Richtung der materiellen Auflagen an die Eidgenossenschaft.

C.

Nach der Richtung der dadurch modifizirten Kompetenzverhältnisse zwischen Bund und Kantonen in Bezug auf die Eisenbahnangelegenheiten.

Ad A.

Durch das Vertragsprojekt hervorgerufene Verhältnisse der Schweiz zu den Vertragsstaaten.

Niemand unter uns kann im Mindesten darüber im Zweifel sein, daß von allem weitem Vorgehen zu abstrahiren wäre, sofern durch diese Verträge die Selbstständigkeit und die staatliche Zukunft unsers Landes irgendwie gefährdet würde. So groß auch das Werk (die Ausführung eines Schienenweges durch die Alpen nämlich) und so vortheilhaft es uns immer erscheinen möchte, gegen diesen Hauptgesichtspunkt kann keine materielle Erwägung aufkommen. Es ist somit dieser erste Punkt in den Präliminarien für uns von kapitaler Bedeutung.

In dieser Hinsicht hat die Kommission aus dem Wortlaute des Finalprotokolls und aus den Erklärungen der Herren Bundesräthe volle Beruhigung erhalten. Die Stellung der Vertragsstaaten zu dieser Eisenbahn berührt und alterirt die politische und selbstständige Stellung des Landes in keiner Weise. Die subventionirenden Staaten stellen zum Voraus technische Verhältnisse für die Ausführung fest und ordnen dieselben so an, daß nach dem gegenwärtigen Stande der Technik ein ununterbrochener Betrieb für große Massen von Waaren und für eine große Zahl von Personen sicher und leicht durchführbar ist. Keine Rücksichten der Ersparniß haben sie nach dieser Seite von

Feststellung und Sicherung eines solchen technischen Verhältnisses abbringen können. Nun darin ist offenbar nichts Politisches.

Die Mächte sichern sodann durchgehende Züge in einer Art, die den großen internationalen Zweck übertriebenen lokalen Anforderungen nicht zum Opfer werden läßt. Diese wohl nur gerechte Sorge gibt uns (vide Art. 6 in Verbindung mit dem Mittelsatze von Art. 7 des Finalprotokolls) ununterbrochene Züge, resp. Nachtzüge, welche der Bund den Eisenbahngesellschaften der Schweiz gegenüber bis jetzt fruchtlos angestrebt hat. Sie bestimmen ferner das Maximum der Tagen in reduzierendem Sinne und geben darin dem Publikum, resp. den öffentlichen Interessen, mehr als die Vereinbarung vieler kleinern Lokalitäten mit einer vorherrschend von dem Gesichtspunkte des Erwerbes geleiteten Actiengesellschaft wohl je gegeben haben würde.

So gibt eine Vergleichung des Finalprotokolls, Art. 8 und 9, mit einzelnen Artikeln in den kantonalen Konzessionen erhebliche Tagensreduktionen. Zur guten Stunde haben hier auch öffentliche Interessen und nicht ausschließlich die Angst des spekulirenden Kapitals den Ausschlag gegeben.

Auch diese Betriebsgrundsätze fallen außer politische Würdigung.

Entgegen von anfänglichen, vom Bundesrath abgelehnten Projecten, die eine Gefahr der Einnischung fremder Mächte allerdings näher gelegt hätten, beschränkt sich die Beziehung der fremden Vertragsstaaten zur Schweiz durch diesen Vertrag darauf, daß sie ihr Subsidienkapital nicht einer Gesellschaft, sondern dem Bunde in die Hand geben wollen, welcher dann allerdings für getreue Verwendung zum Bauzwecke eine gewisse Verantwortlichkeit übernimmt; daß sie während der Bauzeit das Recht der Inspektion der Arbeit haben, daß ihre Experten alljährlich namentlich den Stand der Arbeiten in den zwei großen Tunneln in Verbindung mit Experten des Bundesrathes verifiziren (Art. 12).

In letzterer Bestimmung erkennt die Kommission nicht nur keine Belästigung oder ungebührliche Einnischung von Kapital liefernden Interessenten, vielmehr sieht sie darin eine willkommene Verminderung der Verantwortlichkeit des Bundesrathes, resp. der Schweiz für zweckentsprechende Verwendung des Baukapitals. Nach Vollendung des Baues bestehen die geforderten Garantien der Mächte wesentlich darin, daß die Statutengenehmigung, Betriebsüberwachung der Bahn, das Uebertragungsrecht der Konzessionen u. s. w. dem schweizerischen Bundesrath übergeben und nach dieser Richtung allerdings einzelne maßgebende Kompetenzen den Kantonen entzogen sind. Aber die Schweiz allein wird als einzig berechnigte Macht der Gesellschaft gegenüber gestellt, die übrigen Vertragsstaaten wahren sich kein weiteres Einspruchs- oder Mitverwaltungsrecht. Das Subventionskapital der Staaten

ist allerdings nicht mehr ohne allen Anspruch auf Zins und Interesse, was wir bedauern; aber die Folgerung, die daraus gezogen werden könnte, daß dieses Kapital Stimmrecht in der Actiengesellschaft erhalte, ist nicht eingetreten. Das Finalprotokoll spricht sich hierüber nicht ausdrücklich aus; die Herren Delegirten des Bundesrathes haben uns indessen in kategorischer Weise erklärt, daß die Detailprotokolle diesen Sinn außer allen Zweifel setzen, daß somit die fremden Staaten in der Gesellschaft durchaus kein Stimmrecht haben.

Ein solches Stimmrecht allerdings, das bei der Bedeutung des repräsentirten Kapitals die Leitung des Unternehmens mächtig hätte beeinflussen können, würden wir für höchst bedenklich und für nicht annehmbar gehalten haben. In solcher Weise aber, wie die Sachen nunmehr geordnet werden können, scheint uns Selbstständigkeit und Neutralität unsers Landes im Vertrage außer Zweifel gestellt. Die Quintessenz der Garantien, welche die fremden Vertragsmächte nach der Vollendung des Baues der Bahn für ihre Kapitalbetheiligung verlangen, reduziert sich auf das Begehren, daß die oberste Leitung und Ueberwachung des Betriebes der Bahn in die Hand der schweizerischen Centralbehörde übergehe, zu der sie, wie es scheint, ein größeres Vertrauen haben als zu einer Vielzahl von kantonalen Behörden.

Ad B.

Zur Frage der materiellen Belastung des Bundes.

§ 1 des Finalprotokolls sagt:

„Der schweizerische Bundesrath wird die nöthigen Maßregeln treffen, um die Ausführung des Unternehmens und alle im Protokoll enthaltenen Verpflichtungen zu sichern.“

Art. 11 besagt: „Die Eidgenossenschaft übernimmt die allgemeine Verpflichtung, die Vorschriften dieses Protokolls bezüglich des Baues der Bahn zur Ausführung zu bringen.“

Im Speziellen entnimmt man dem Protokoll nach dieser Richtung noch folgende Verpflichtungen:

- a. Die Eidgenossenschaft wird dafür sorgen, daß ein Rheinübergang bei Basel die Centralbahn und die badische Bahn verbinde. (§ 4.)
- b. Die Schweiz hat 20 Millionen Franken Subsidien zu liefern. (Schlußsatz des Protokolls.)

Was vorerst die beiden letzten Bestimmungen betrifft, so scheinen dieselben auf den ersten Blick sehr belastend und nicht acceptabel. Sie sind aber in der That nicht so gemeint, wie der Wortlaut befechten läßt.

Nach der bisherigen Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz ist bei uns von jeher aus vielfachen gewichtigen Rücksichten, und um der ganzen föderativen Natur des Landes willen als ein unantastbarer Grundsatz, wenn nicht von Allen, doch wohl von einer starken Mehrheit angenommen worden, daß der Bund in Eisenbahnsachen sich nicht pekuniär betheilige. Wir glauben nicht, daß man zur Zeit geneigt sei, diesem Grundsatz untreu zu werden; um so mehr bedürfen diese Sätze der unzweideutigen Aufklärung, die uns von den Tit. Mitgliedern des Bundesrathes geworden ist.

Die Vertragsmächte wollten nämlich nur mit der Schweiz, nicht mit den Kantonen und Eisenbahngesellschaften unterhandeln. Es mußten deßhalb die zwei letztern Verpflichtungen formell als Verpflichtungen des Bundes in den Vertrag aufgenommen werden. Es ist aber wohlverstanden, daß die 20 Millionen von den zunächst betheiligten Kantonen und von der Nordost- und Centralbahn beschafft werden müssen, ebenso wie die Kosten der Eisenbahnverbindung der schweizerischen Central- und der badischen Bahn durch diese Bahnen, resp. ihre Vertreter zu tragen sind. Der Bundesrath wird den Räthen den Vertrag **nicht** zur Ratifikation vorlegen, ehe nicht bestimmte rechtsverbindliche Erklärungen beigebracht sind, welche den Bund nach dieser Seite völlig entlasten.

Die aus dem Wortlaut zu folgernde Gefahrde ist also in Wirklichkeit nicht vorhanden.

Abgesehen von diesen zwei bestimmt ausgedrückten Verpflichtungen scheint aber noch ein allgemeines pekuniäres Risiko für den Bund im Hintergrund zu liegen.

Die oben citirten §§ 1 und 11 des Finalprotokolls lassen dem Gedanken Raum, als ob gegen Empfang des gesamten Bauvoranschlages der Bund die Ausführung garantire und somit allfällige Mehrkosten auf seine Schultern zu nehmen hätte.

Auch bei der gewissenhaftesten Aufstellung des Voranschlages für ein so großes Werk könnte aber die Eidgenossenschaft, davon sind wir wohl alle durchdrungen, eine solche Gefahr nicht übernehmen. In dieser Richtung ist uns nun gleichfalls von den Tit. Mitgliedern des Bundesrathes die Erklärung abgegeben worden, daß der unzweideutige Sinn der citirten Worte nur eine Garantie dahin bedeutet, - daß die Zweckverwendung der dem Bunde übergebenen Gelder für den Bau garantiert wird. Nichts mehr als das.

Die Erklärungen in den Spezialverhandlungen von sämmtlichen Vertragsinteressenten sollen darüber den unzweideutigsten Beweis liefern. Dieß ist die bestimmte Erklärung, die der Bundesrath auf diese geäußerten Bedenken uns abgegeben hat. Es fällt somit auch diese Ein-

wendung dahin, und es wird der grundsätzliche Boden nicht verlassen, daß nämlich der Bund selbst keine Subsidien in Eisenbahnsachen zu liefern habe. Die Subsidien sollen vielmehr, wie gesagt, von Kantonen und Gesellschaften beschafft werden, und ohne die Erfüllung dieser Voraussetzung würde der Vertrag nicht zur Ratifikation eingebracht.

Die wesentlich pekuniäre Verantwortlichkeit, die uns noch bleibt, besteht sonach darin, daß die Gelder wirklich nur für den Bau verabreicht und ein Haupttheil dieses Baues namentlich überwacht werde. Eine solche Verantwortlichkeit gegen ein sich anbietendes Subsidienkapital von dieser Stärke für große Bauten öffentlichen Nutzens im im eigenen Lande würde doch wohl kein Staat ablehnen. Ueberdies wird sich der Bund gegen diese Gefährde durch Cautionen decken können.

Ad C.

Nach der Richtung der durch den projektirten Vertrag modifizirten Competenzverhältnisse zwischen Bund und Kantonen in Eisenbahnsachen.

Es ist ganz richtig, daß der projektirte Vertrag für die vorliegenden KonzeSSIONen der Gotthardsgruppe die bisherige Stellung des Bundes und der Kantone in Eisenbahnsachen nicht unerheblich verändert, ja eine größere Zahl einzelner Bestimmungen in den kantonalen KonzeSSIONen theils aufhebt, theils abändert. Die Wahrheit dieses Satzes geht aus den Artikeln 2, 3, 4, 5, 6, 8, 14 und 15 des Finalprotokolls zur Abundanz hervor, und der Art. 13 spricht überdies geradezu aus: „wenn in den kantonalen KonzeSSIONen Bestimmungen enthalten seien, die diesem Protokoll widersprechen (sofern es nämlich zum Staatsvertrag erwächst), so werden dieselben durch Publikation dieser Uebersetzung abrogirt.“

Solche Modifikationen der kantonalen KonzeSSIONen bestimmt der Vertrag für die Bauüberwachung (die zwei großen Tunnel), für die Bauzeit der einzelnen Strecken, für den Finanzausweis, den Beginn der Arbeiten und die Statutengenehmigung. Alle diese Dinge übergibt er dem Bundesrath.

Der Vertrag setzt die Bauzeit der einzelnen Linien in theilweiser Modifikation kantonalen KonzeSSIONen fest; er verfügt Kürzungen der Linie (Station Alttetten Art. 4), greift somit in die Tracebestimmungen ein. Der Vertrag spricht ZwangskonzeSSIONen aus für Linien, welche die Kantone verschlossen haben (vide Tessiner KonzeSSION vom Jahr 1868 § 5); er setzt bundesgerichtliche Kompetenz für gewisse Streitigkeiten der

Bahnunternehmung fest. Er setzt, was bis jetzt nie eidgenössische Sache war, die Maximaltage fest (in reduzierendem Sinne freilich). Namentlich aber erhöht er die Kompetenz des Bundes gegenüber den Kantonen und gegenüber den Eisenbahnen in Bezug auf die Betriebskontrolle. Der Bundesrath hat den Betriebsdienst, sowie die Fahrtenpläne zu genehmigen.

Viele dieser Dinge liegen allerdings ganz abgesehen von § 8 der Bundesverfassungskompetenz (Staatsverträge abzuschließen) schon ohnehin in der Kompetenz des Bundes.

ZwangskonzeSSIONen zu ertheilen, erhebliche Erschwerungen von Eisenbahnbauten durch die Kantone zu beseitigen, ist ein gesetzliches Recht des Bundes (§ 17) des Eisenbahngesetzes. Daß auch die Betriebsüberwachung und Kontrolle der Eisenbahnen durch den Bund gesetzlich intensiver geordnet werden darf, resp. daß der Bund hiezu berechtigt ist, ist bei mancher Gelegenheit implicite von den Räten ausgesprochen worden. Für eine Aenderung des Eisenbahngesetzes in dieser Richtung bestehen Aufträge an den Bundesrath. Es ist klar, daß hier durch einen Staatsvertrag dem Bunde glücklicherweise für Hauptlinien nur in die Hand fällt, was für die andern bereits konzeSSIONirten Bahnen längst angestrebt wurde. Gleichwohl sind einige andere, jedoch minder wichtige der aufgestellten Punkte der Art, daß sie bis jetzt Kompetenzen der Kantone waren und bis jetzt durch keine speziellen Bestimmungen der Bundesverfassung oder der Gesetze dem Bunde zugetheilt sind. In dieser letztern Richtung die Kompetenz des Bundes zu begründen, bleibt nur der Art. 8 der Bundesverfassung. (Ausschließliche Verechtigung des Bundes zum Abschlusse von Staatsverträgen.)

Die Omnipotenz des Bundes, unter diesem Titel bisherige verfassungsgemäße Kompetenzen der Kantone einzuziehen, ist bekanntlich nicht unbestritten. Es könnte also hier die Frage auftauchen, ob nicht der Bundesrath für diesen Staatsvertrag auch die Ratifikation der beteiligten Kantone einzuholen hätte.

Ein Mitglied der Kommission wollte diese Frage sofort bejahen. Die Mehrheit der Kommission findet indessen, daß gerade in der vorliegenden Angelegenheit eine solche Ratifikation in der That nur eine Formjache wäre.

Die Hauptveränderungen, welche der Vertrag an den KonzeSSIONen vornimmt, sind dem Bunde durch §§ 17 und 19 des Eisenbahngesetzes gegeben. Im Weiteren wird über die Tagenreduction wohl schwerlich ein Kanton klagen. Die Ausdehnung der Betriebsüberwachung und Controle betrachtet dieser Theil der Kommission ohnehin gleichfalls als

im Gesetzgebungsrecht des Bundes über Eisenbahnen und überdies materiell auf dem geraden und guten Wege der Verbesserung dieses Gesetzes liegend.

Was der Bund aber durch ein Gesetz geben und ordnen könnte, das kann er mit § 8 der Bundesverfassung dann wohl auch durch einen Staatsvertrag thun. Ueberdies mag diese Frage immerhin noch für den Hauptact der Ratifikation des Vertrages offen bleiben.

Ohne gerade die Omnipotenz des § 8 der Bundesverfassung anrufen zu wollen, hält die Kommission deßhalb dafür, daß es in keiner Art urgent sei, gerade in casa, wo die Zustimmung der theilhaftigen Kantone keinem ernststen Zweifel unterliegt, da ja zunächst ihre Interessen so sehr in Frage liegen, die einheitliche Action des Nationalwillens im Abschluß von Staatsverträgen zu kreuzen. Am allerwenigsten aber könnten wir in dieser Betrachtung einen Grund finden, in die Ratifikationsfrage der Konzessionen heute nicht einzutreten.

Aus dieser Generalprüfung der Vertragspräliminarien, welche einer einläßlichen und detaillirten Würdigung der Råthe für denjenigen Moment nicht vorgreifen soll, in welchem wirklich für einen solchen Staatsvertrag ihre Genehmigung nachgesucht werden wird, schließen wir vorläufig nur so viel, daß diese Vertragsunterhandlungen in der im Protokoll vorliegenden Hauptrichtung uns durchaus nicht hindern sollen, auf die Genehmigung der vorliegenden Gotthardskonzessionen einzutreten.

Die Schwierigkeiten, das große Werk eines Schienenweges durch den Gotthard auszuführen, sind noch nicht ganz und vollständig überwunden; doch ist die Sache, wie uns scheint, ihrer Ausführung nahe gerückt. Mit der hohen Wahrscheinlichkeit des Gelingens wächst nicht nur in den engern Kreisen, durch die bis jetzt der schwere Stein gewälzt wurde, sondern auch in weitem Kreisen Muth, Antheil und Interesse für ein so großes Werk. Wir dürfen uns also wohl zu dieser Stunde der Hoffnung hingeben, daß auch noch die letzten Schwierigkeiten in Bälde werden überwunden sein.

Splügenkonzession.

Die Kommission trägt einmüthig auf Eintreten auch in diese Konzession an.

Wir glauben in der That, der Kanton Graubünden habe nach Bundesverfassung und Eisenbahngesetz ein gutes klares Recht, die Bundesgenehmigung dieser Konzession zu verlangen.

Den Bestrebungen dieser Landestheile gebührt zudem ebenfalls die Sympathie der Miteidgenossen. Nicht nur Mehrheitsinteressen

sollen dominiren im Schweizerland, auch das Recht soll stehen bleiben, das gleiche Recht für alle Glieder des Bundes.

Antrag auf Eintreten in die Verathung der Eisenbahnkonzessionen für den Gotthard und den Splügen.

Hauptgesichtspunkte der mündlich zu begründenden Abänderungsanträge.

Konzession von Tessin.

(Verlesung.)

Bei der Einleitung, die für alle vorgelegten Konzessionen gültige Aenderung des Bundesrathes, nämlich:

2. der sachbezüglichen Verichte und Anträge des Bundesrathes vom 19. Juli und 16. Oktober 1869.

Art. 1

wird keine Aenderung vorgeschlagen.

Art. 2.

Viertes Alinea. „Für Ausmittlung der u. s. w.

a. wird der neueste Vorschlag des Bundesrathes vom 16. Oktober aufgenommen, mit der Einschaltung nach „durchschnittlichen“ „**von der Gesellschaft bezogenen.**““

Begründung:

Das Subventionskapital, 85 Millionen, ist nicht mehr Kapital à fonds perdu; es wird nach Art. 18 des Finalprotokolls Mitbezüger zur Hälfte des Mehrgewinnes, wenn die Rendite der Bahn über 7% steigt. Es gibt aber nur einen Rückkauf gegenüber der Gesellschaft, resp. gegenüber den Aktionären. Auch nach diesem Rückkauf bleibt die Verpflichtung des Bundes, dem Subventionskapital diese Dividende verabreichen zu lassen. In der vorgeschlagenen Art der Rückkaufsrechnung läge demnach offenbar die Auflage einer Doppelzahlung zu Ungunsten des Rückkäufers, des Bundes also. Die Aktionäre können so etwas nicht verlangen; die subventionirenden Staaten haben gar kein Interesse, es zu verlangen. Das Raisonnement des Bundesrathes in der letzten Botschaft ist deshalb nicht stichhaltig. Diese falsche Art des Rückkaufes ginge ja zudem nicht nur auf den ersten Termin, somit ist die Einwendung des Bundesrathes unzureichend.

Hier äußert die Kommission im Weiteren den dringenden Wunsch zu Gunsten des Bundesrathes:

„Es möchte ein zweiter Vertrag zu unterhandeln versucht werden, durch den auch ein Auskauf für das Subsidienkapital ermöglicht werde.“

Art. 6.

zu setzen „Bundesrath“ statt „Bundesversammlung.“

Begründung: weil im Art. 5 auch diese Behörde angeführt ist, und nach dem Finalprotokoll, resp. wenn der Vertrag zu Stande kommt, diese Kompetenz ohnehin dem Bundesrath zufällt.

Art. 7.

Der bisherige Art. 8 soll Art. 7 werden, weil das Vertragsrecht an den Schluß gehört, und dann soll „durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen gestrichen werden.“

Begründung: Der Antrag des Bundesrathes beruht auf einer Verwechslung mit der Konzession vom Jahr 1868, § 5.

Art. 8.

soll heißen: „Sowohl den Bestimmungen dieser Konzession, als auch den vorstehenden Ratifikationsbedingungen gegenüber bleibt der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag vorbehalten.“

Begründung selbstverständlich. Vertragsrecht bricht Alles.

Zu den Konzessionen von Uri und Schwyz.

Die beantragten Aenderungen sollen genau so, wie in die Konzession von Tessin aufgenommen werden.

Konzession von Luzern.

Im Art. 8, nunmehr Art. 7, bleiben die Worte:

„durch die im Art. 3 enthaltenen Bestimmungen,“ weil hier wirklich im Art. 3 der kantonalen Konzession ein Ausschlußrecht gegeben ist. Sonst wie bei Tessin.

Konzession von Zug.

Genau wie bei Tessin.

Splügen.

Einleitung 2 genau wie bei allen andern Konzessionen.

Art. 2.

Abänderungsvorschläge:

Bis zu den Worten: „Für die Ausmittelung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen,“ bleibt der Vorschlag des Bundesrathes; dann folgt bis an den Schluß des Artikels die alte Formel.

(Vide Einflammerung im beiliegenden Ratifikationsbeschluß der Toggenburgerbahn vom 15. Heumonath 1866.)

Am Schluß des Artikels soll folgender Zusatz gemacht werden:

„Sollten für den Bau dieser Bahn Subventionen bezahlt werden, so behält sich der Bund vor, im Sinne der in den Gotthardkonzessionen enthaltenen Bestimmungen auf die Rückkaufsbedingungen zurückzukommen.“

Begründung: Man weiß zur Zeit nicht, ob hier eine Uebergangsbahn oder eine Durchschnittsbahn beabsichtigt ist; man weiß ebenso wenig, ob Subventionen und unter welchen Modalitäten gegeben werden.

Art. 3, 4 und 5,

nach Vorschlag des Bundesrathes.

Art. 6.

„Bundesrath“ statt „Bundesversammlung.“

Art. 7.

Art. 8 soll Art. 7 werden und heißen, wie ihn der Bundesrath vorschlägt.

Art. 8 (jetzt Art. 7)

soll heißen: „Sowohl den Bestimmungen dieser Konzession, als auch den vorstehenden Ratifikationsbedingungen gegenüber bleibt der mit Italien über den Anschluß abzuschließende Staatsvertrag, sowie ein allfällig mit subventionirenden Staaten abzuschließender Staatsvertrag vorbehalten.“

Begründung: Es ist hier zur Zeit Alles ungewiß, weshalb kein genau redigirter Vorbehalt gemacht werden kann. Die Eidgenossenschaft muß sich aber um der Gleichberechtigung der Alpenbahnen willen die Möglichkeit vorbehalten, ihre Rechte in Zukunft zu wahren und Gleichstellung mit den Gotthardbahnen zu erwirken.

Bern, den 18. Oktober 1869.

Namens der Kommission*),

Der Berichterstatter:

C. Rappeler, Ständerath.

*) Die Mitglieder der Kommission waren die Herren:

Rappeler (Thurgau).

Weber (Bern).

Grandjean (Neuenburg).

Keller (Argau).

Roquin (Waadt).

Bericht der ständeräthlichen Kommission über die Eisenbahnkonzessionen für die Gotthardsgruppe und die Konzession für den Splügen (Vom 18. Oktober 1869.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1869
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1869
Date	
Data	
Seite	299-310
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 319

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.